

대학생들의 음주운전에 대한 영향요인 분석

- 대구경북지역 대학생을 중심으로 -

박동균, 이행준

본 연구에서는 대학생들의 음주운전에 대한 영향요인 분석을 실시하였다. 대학생들의 음주운전에 미치는 영향 요인 분석결과, 전체설명력(R^2)은 44.9%로 나타나 설명력이 높은 편은 아니지만, F값이 43.796, 유의확률이 .000으로 회귀방정식 유의성이 높다고 할 수 있다. 그리고 “음주운전의도” 요인(.420), “행동통제력 지각” 요인(-.202)이 통계적으로 유의미한 것으로 나타났다. 이러한 결과는 대학생들에 해당되는 20대의 음주운전으로 인한 교통사고 발생 수 대비 사망자 수의 비중이 큰 이유에서 찾아 볼 수 있는데, 다른 연령층에 비해 자신의 운전 실력을 과신하려는 성향이 크고 법 준수에 대한 중요성이 상대적으로 떨어지는 것이 원인으로 판단된다. 앞으로 이들 연령층에 대한 개별화된 교육 및 예방 프로그램을 통해 사회의 한 구성원으로서 공동체의 가치와 사회적 역할 및 책임감을 고취시키고 특히 사회적 유대관계 속에서 자신의 음주운전 행위에 대한 책임성을 자각하게 하여 스스로 자신의 행동에 대한 통제력을 길러주는 것이 무엇보다도 중요하다고 볼 수 있다.

주제어: 음주운전, 음주문화, 교통사고

1. 서론

음주운전은 술을 조금이라도 마신 상태에서 운전하는 것을 의미하며, 법적인 측면에서는 혈중 알코올 농도가 법에서 규정하고 있는 한계치를 초과한 상태에서 운전하는 것을 의미한다(경찰청, 2009; 박동균·박은미, 2010: 2).

2008년의 한 해 동안에도 교통사고로 5,870명이 사망하고, 338,962명이 부상을 입었다(경찰청 통계자료, 2009). 이로 인한 도로교통사고의 비용도 약 10조 8,135억원으로 2008년도 GDP(Gross Domestic Product)의 약 1.1% 수준으로 심각하며, 2009년은 약 11조 7,774억원으로 전년대비 8.9%인 9,639억원이 증가하였다(도로교통공단, 2010: 71-72). 이처럼 교통사고의 심각성이 사회적 문제로 크게 부각됨에 따라, 교통사고를 줄이기 위해서 정부차원에서 ‘교통사고 사상자 절반 줄이기’ 종합계획을 추진하는 등 다양한 노력을 기울이고 있다.

이러한 노력으로 교통사고가 줄어드는 소기의 성과를 보이고 있으나 음주운전으로 인한 사고는 줄

어 들 지 않 고 있 다. 우리나라의 교통사고 발생건수는 1990년 255,303건에서 2008년 215,822건으로 감소 하였으나 음주운전 교통사고는 지난 1990년 7,303건에서 2008년 26,873건으로 3.6배 증가하였다. 이에 따라 전체 교통사고에서 음주운전이 차지하는 비율도 1990년 2.9%에서 2008년에는 12.5%로 4.3배 증가 하였다. 또한, 음주운전 교통사고의 건당 평균 사상자 비용이 약 2,551만원으로 전체 교통사고의 건당 평균 사상자비용 약 2,032만원의 약 1.3배에 이르고 있다(도로교통공단, 2010: 72).

또한, 우리 사회는 잘못된 음주문화 때문에 운전자에게 술잔을 권하는 풍토가 좀처럼 사라지지 않고 있으며, 술잔을 사양하기 보다는 일단 마시고 나서 단속을 피하는 습관도 여전한 것으로 볼 수 있다. 이러한 우리사회의 음주에 대한 허용적인 태도는 청소년들의 음주가 억제되기보다는 오히려 부추기는 경향을 보이고 있고 향후 음주운전 가능성을 높이고 있는 실정이다.

음주운전은 특히 착오나 실수에 의한 행동이기 보다는 의도적인 행동으로 음주운전을 결정짓는 여러 가지 요인이 발생할 수 있다. 음주행동이나 동기와 관련한 연구로 청소년, 대학생, 성인 등 다양한 집단을 대상으로 한 연구들이 있지만, 실태분석이나 교육 및 치료 프로그램 개발 등 단편적인 분석에만 그치고 있어서 음주운전 행위에 영향을 주는 요인에 대한 실증적인 연구는 매우 미흡한 실정이다.

이러한 맥락에서, 본 연구에서는 연구가 미진한 영역인 대학생들의 음주운전에 대해 영향을 미치는 요인에 대한 분석을 하고자 한다. 구체적인 분석대상은 대구경북에 재학하는 대학생 운전자로서 운전 경험이 있는 사람들이다.

본 실증연구의 중심을 이루는 설문조사는 무작위 표본 추출한 대구·경북지역에 재학 중인 8개 대학교(4년제 및 2년제) 대학생들을 중심으로 실시하였다.

II. 음주운전에 대한 이론적 논의 및 선행연구

1. 음주운전의 개념과 특징

일반적으로 음주운전은 도로교통법 제44조에서 규정하고 있다. 도로교통법에는 누구든지 술에 취한 상태에서 자동차 등을 운전하여서는 안 된다고 규정하고 있다. 술에 취한 상태의 기준은 혈중 알코올 농도가 0.05% 이상으로 명시하고 있다(도로교통법 제44조).

우리나라에서는 음주운전에 대하여 크게 형사적 규제와 행정적 규제를 통해 문제에 접근하고 있다. 먼저 형사적 규제는 음주상태에 있다고 인정할 만한 상당한 사유가 있는 사람이 경찰공무원의 측정에 응하지 않을 경우나, 음주상태에서 자동차 등을 운전한 사람에게 3년 이하의 징역이나 1,000만원 이하의 벌금형을 부과한다. 최근에는 음주운전으로 인한 교통사고와 사상자 증가로 음주 상태에서 타인에게 위해를 가한 경우 「특정범죄가중처벌등에관한법률」의 위험운전 치사상 죄를 적용하여, 10년 이하의 징역 또는 5백만원이상 3천만원 이하의 벌금형에 처하고, 사망에 이르게 할 경우에는 1년 이상의

유기정역에 처하도록 하였다.

또한, 음주운전에 대한 행정적 규제로는 혈중알코올 농도가 0.05% 이상 ~ 0.10% 미만의 경우 100 일간의 운전면허 정지처분을, 그리고 혈중알코올 농도 0.10% 이상인 경우에는 운전면허가 취소되고, 취소 후 1년간 운전면허를 취득 할 수 없다. 이 외에도 음주운전과 관련하여 취소 사유에 따라 음주운전으로 사람을 사상한 후 구호조치를 취하지 않을 경우에는 운전면허가 취소된 날부터 5년, 음주운전으로 3회 이상 교통사고를 일으킨 경우에는 3년간의 운전면허응시 결격기간이 주어진다(도로교통공단, 2010: 46-47).

음주운전은 대형 교통사고를 유발하는 한 원인으로 볼 수 있는데, 다음과 같은 몇 가지의 특징을 가진다. 첫째, 최근까지 음주운전은 의도적이 아닌 과실의 성격을 띠는 행위로 그간 인식되어 왔다. 둘째, 비록 잠재적이라 할지라도, 범죄에는 대부분 피해자가 발생하는데, 음주운전의 경우 사고만 나지 않으면 잠재적인 희생자조차도 없는 행위이다. 셋째, 자동차의 발명이 근대였기 때문에 다른 전통적인 범죄에 비해 역사가 짧다. 넷째, 범죄자(음주운전자)와 비범죄자(비음주운전자)를 명확히 가려내는 것이 쉽지 않다는 것이다(박상호, 2007 : 347).

아울러 음주운전으로 인한 자동차 교통사고는 다음과 같은 특징을 갖고 있다.

첫째, 야간에 많이 발생하는 특징을 지닌다. 이는 음주시간대가 거의 야간이라는 운전상황에 기인하는 특징이라고 할 수 있다(이상두, 1991: 11).

둘째, 도로이탈, 추락, 전복 및 공작물과의 충돌, 주차 및 정차해 있는 차에 충돌 등 차량단독사고가 많다는 점이다.

셋째, 음주운전사고는 치사율이 매우 높고, 일단 발생하면 대형사고라는 특징을 갖는다. 적은 양의 술을 마시더라도 그것이 운전행위에 미치는 영향은 대단히 크다(박동균·박은미, 2010: 13).

2008년 연령대별 음주교통사고 사망자 발생현황에 대한 분석결과, 20대(21세~30세) 사망자수가 전체의 31.5%(305명)를 차지하여 음주사고 사망자 10명 중 3명이 20대인 것으로 나타난 것으로 볼 때, 음주운전으로 인한 젊은 층의 피해 정도가 심각하다고 하겠다. 한편, 40대가 237명으로 24.5%, 30대가 20.8%로 그 뒤를 이었다.

연령별 음주교통사고에 대한 최근 5년간 발생 현황에서 나타나듯이 20대의 음주교통사고 사망자 비중이 큰 것은 다른 연령층에 비하여 자신의 운전실력을 과신하거나 모험심 등이 강하기 때문이다. 또한, 대부분 사회활동에 본격적으로 진출하기 전 단계이거나 사회초년생인 만큼 법규준수의무의 중요성을 상대적으로 실감하지 못하고 있기 때문인 것으로 분석된다. 이는 음주에 대한 관대한 사회적 인식이 전반적인 운전자들의 법규준수의식을 약화시켜왔음을 보여주는 것이다(이상민, 2008: 8-9).

<표 1> 연령대별 음주 교통사고 발생현황(2008년)

단위: 명(%)

구분	발생건수	구성비	사망자수	구성비	부상자수	구성비
계	26,873	100	969	100	48,497	100
20세 이하	561	2.1	30	3.1	929	1.9
21세~30세	6,792	25.3	305	31.5	12,199	25.2
31세~40세	7,429	27.6	202	20.8	13,771	28.4
41세~50세	7,647	28.5	237	24.5	13,778	28.4
51세~60세	3,324	12.4	111	11.5	5,987	12.3
61세~70세	964	3.6	68	7	1,623	3.3
71세 이상	154	0.6	16	1.7	208	0.4
불상	2	0	0	0	2	0

※ 자료: 경찰청(<http://www.police.go.kr>) 통계자료.

2. 음주운전에 영향을 미치는 요인에 대한 선행연구

Fishbein and Ajzen(1975)이 제안한 합리적 행위이론(TRA: Theory of Reasoned Action)에 따르면, 의도적 행동의 근접 결정요인은 행동에 대한 태도가 아니라 행동을 수행하고자 하는 의도이며, 이러한 행동의도는 태도와 주관적 규범이라는 두 요인에 의해 결정된다고 가정하였고 행동의도에 영향을 미치는 간접경로를 통해 행동에 영향을 미친다고 보았다. 그렇지만 음주운전의 경우, 일반적으로 대부분의 운전자들은 음주운전이 위험하며, 바람직하지 않다는 생각을 가지고 있음에도 불구하고 음주운전에 대한 부정적인 태도와 주관적인 규범만으로는 음주운전 행동을 설명하기에는 불충분한 것으로 보인다. 예를 들어 “음주를 하더라도 운전을 잘 할 자신이 있다”, “음주운전을 하더라도 사고를 내지 않을 것” 등 행동통제와 관련된 신념들이 중요한 설명요인이 될 수 있다. 즉, 현실에 있어 사람들이 수행하는 많은 행동들은 개인의 의지뿐만 아니라 특정 행동을 수행하기 쉽거나 어렵다고 지각하는 수준 즉, 행동통제력 지각에 따라 영향을 받을 수 있다는 것이다.

Ajzen(1985)는 합리적 행위이론(TRA)의 문제점을 지적하면서 이러한 행동통제력 지각은 행동에 직접 영향을 미치거나 또는 행동의도를 통해 간접적으로 행동에 영향을 주게 된다는 계획된 행동이론(TPB; Theory of Planned Behavior)¹⁾을 제안하였다.

음주운전자의 결정요인 가운데 심리사회적 특성에 대한 연구들을 살펴보면, Brown(1998)는 음주운전자의 주변인들 다수가 음주운전자이며, 음주운전에 대해서 다소 허용적인 태도를 보였는데, 이는 음

1) 국내의 계획된 행동이론(TPB)을 검증한 연구에서 인간의 행동을 예측하는데 행동통제력 지각 요인을 포함시키면 더 잘 예측된다는 가설이 지지되었다(Ajzen, 1985; Parker, *et. al.*, 1992; 도로교통공단, 2009: 13).

주운전이 동료의 음주태도 및 행위와 관련이 있다는 것을 살펴볼 수 있다.

한덕웅·이민규(2001)는 음주운전의 행동 의도에 대한 설명에서 음주운전 행동에 대한 태도, 주관적 규범 및 지각된 행동통제력이 모두 중요한 요인이었지만, 실제 행동을 설명할 때 음주운전의 의도와 아울러 비의도적이며, 자동과정으로 영향을 미치는 과거행동이 설명력 있는 구성 요소임을 시사하였다.

채규만·류명은(2002)은 음주운전에 영향을 미치는 성격요인, 환경요인, 인지요인, 행동요인 등이 음주운전자와 일반운전자들에게서 어떤 차이를 보이는지 살펴보았다. 그 결과, 음주운전자들이 일반운전자들보다 더 충동적이고, 주위 사람들이 음주운전에 대해 더 안일한 태도를 보였으며, 음주운전의 위험성을 지각하고는 있지만 간과하는 경향이 높고, 평균주량 및 술을 마시는 빈도 등이 높아 알코올 중독자가 더 많이 나타났다.

또한 음주운전자 중 알코올 중독자와 비중독자를 분류하여 음주운전에 영향을 미치는 요인에 대한 집단간 차이를 살펴본 결과 알코올 중독인 음주운전자가 성격, 환경, 인지, 행동요인의 측면에서 더 심각한 문제를 보이고 있었다. 그리고 음주운전에 영향을 미치는 요인들 중 반사회적 행동이 음주운전에 대한 가장 강력한 예언변인이었으며, 이외에도 음주빈도, 교육수준, 주위 사람들의 음주운전 모델, 음주운전으로 인해 나타나는 사고나 적발 가능성에 대한 인지, 알코올 중독정도 등이 음주운전에 대해 유의미하게 설명하고 있는 변인들로 나타났다.

교통과학연구원(2008, 2009)은 일반 운전자로부터 얻어진 음주운전의 심리사회적 특성에 대한 분석 결과와 더불어 음주운전으로 인해 특별교통안전 교육을 수강하는 교육생들을 대상으로 심리사회적 결정요인을 살펴보았다. 그 결과, 인구통계적 변인들 및 TPB 변인들, 음주운전 습관, 예견된 후회, 자기조절이 음주운전 행동에 영향을 미치는 것으로 분석되었다. 이를 통해 음주운전을 반복적으로 행하는 상습적인 음주운전자의 심리사회적 결정요인을 밝히고 구내와 음주운전자 교육 및 중재 프로그램의 사례를 연구하여 검토함으로써 우리나라 교통안전 교육에 적합한 교육 및 중재(치료) 프로그램을 개발하고자 하였다.

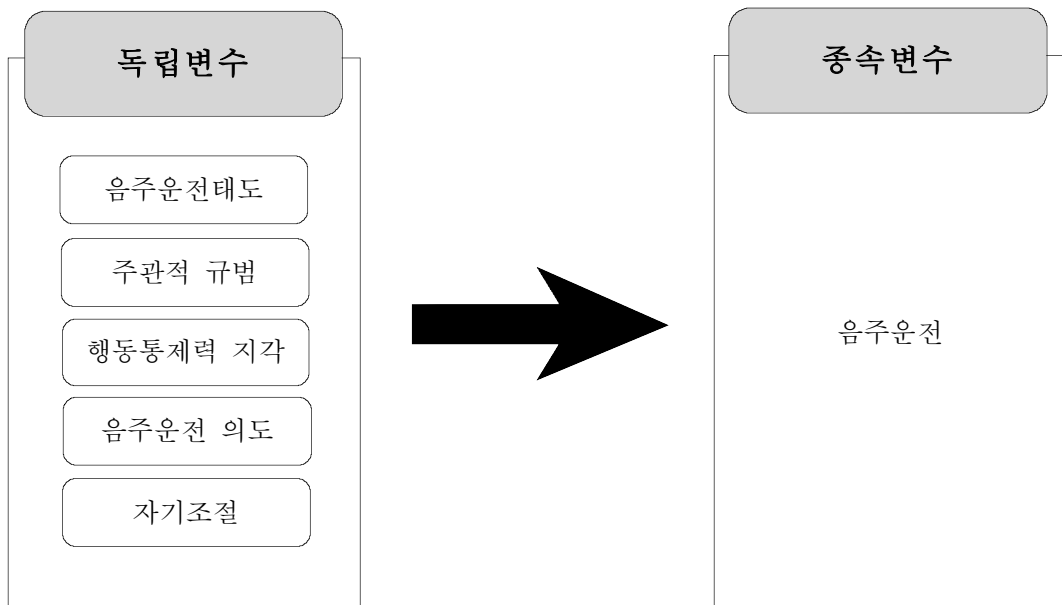
Berger(1997)의 연구에서는 비음주운전자가 음주운전자보다 음주운전에 대하여 높은 도덕성을 가지고 있는 것으로 나타난 것으로 보았으며, 이에 음주운전자는 음주운전 유발요인으로 교통수단의 불편감이나 비용, 시간, 음주단속에 적발되지 않을 것이라는 요행을 바라고 자신의 문제를 축소시키려는 경향이 많다고 보고 있다.

본 연구에서는 대구경북지역의 대학생들을 대상으로 음주운전 행동에 대한 지각된 결과를 “음주운전 태도”, 개인에게 중요한 인물들이 음주운전 행동을 하거나 혹은 하지 못하도록 영향을 미치는 사회적 압력을 “주관적 규범”, 음주운전 행동을 하기가 얼마나 쉽게 혹은 어렵게 지각하는 수준을 “행동통제력 지각”, 음주운전을 하겠다는 의도를 “음주운전 의도”, 음주운전에 대한 의도적인 노력에 대한 조절의 수준을 “자기조절”로 5개의 독립변수로 하여 음주운전(종속변수)에 대하여 영향을 미치는 요인에 대한 분석을 실시하고자 한다.

III. 연구의 조사설계

1. 연구모형

본 연구의 모형은 선행연구를 바탕으로 독립변수로는 음주운전태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 음주운전 의도, 자기조절을 선정하였으며, 종속변수로는 음주운전을 변수로 선정하였다. 본 연구의 연구모형은 다음 <그림 1>과 같이 설정한다.



<그림 1> 연구의 분석모형

2. 표본의 구성 및 분석방법

대학생들의 음주운전 실태를 파악하기 위해 본 연구에서는 2010년 4월 1일에서 4월 30일까지 대구·경북지역에 재학 중인 대학생 운전자들 중 운전경험이 있는 학생들을 대상으로 설문조사를 실시하였다. 여기서 운전경험이 중요한 것은 운전면허를 가지고 있다 하더라도 운전을 하지 않았을 경우에는 음주운전을 할 기회가 전혀 없기 때문이다. 대학생 운전자들 중 무작위 표본 추출하여 283부의 설문지를 배포·회수하였으며, 이 중에서 무응답과 불성실한 응답자 9부를 제외한 274(96.8%)부의 설문지를 분석하였다.

연구에서 수집된 자료는 SPSS for window 12.0을 이용하여 분석하였다. 분석기법으로는 일반적인 특성 표본을 정리하기 위해 빈도분석(frequency analysis)을 하고, 각 변수들의 신뢰도성 검정을 위해 신뢰도 분석을 실시하였다. 그리고 각 변수들의 구성개념 타당성(construct validity)을 검증하기 위해 요인분석(factor analysis)을 하였고, 신뢰성과 타당성을 확보한 각 변수의 대표 값을 활용하여 변수들 간의 관계의 유의성을 파악을 위한 상관관계분석(correlation analysis)과 영향력을 알아보기 위해 회귀분석을 실시하였다.

<표 2> 설문구성 및 조작적 정의

구분	요인	문항내용
독립변수	음주운전태도	음주운전은 사고와 직결된다
		음주운전은 대형사고의 원인이 된다
		음주운전에 대한 처벌을 강화해야 한다
		음주운전하면 위험하다
		음주운전하면 운전할 자격이 없다
		음주운전은 살인행위이다
	주관적 규범	나의 경우 음주운전을 해도 말리는 사람이 없다
		음주운전해도 단속경찰이 봐준다
		주변의 지인들이 음주운전해서 나도 따라하게 된다
		음주단속이 없는 곳에서는 음주운전해도 상관없다
	행동통제력 지각	나는 음주운전을 안 한다고 자신할 수 있다
		나는 어떤 경우라도 음주운전하지 않을 자신이 있다
	음주운전의도	나는 음주운전을 해도사고를 내지 않을 자신이 있다
		나는 단속이나 경찰이 없으면 음주운전하겠다
		나는 보행자나 다른 자동차가 없으면 음주운전하겠다
		나는 음주량이 많지않으면 음주운전을 하겠다
	자기조절	어떤 경우에도 음주운전을 하여서는 안된다
		안전을 위해서 음주운전을 해서는 안된다
		불편하여도 음주운전을 해서는 안된다
		사고를 내지 않으려면 음주운전을 해서는 안된다
종속변수	음주운전	나는 최근 1개월 동안 단속이 없으면 음주운전했다
		나는 최근 1개월동안 불편을 피하기 위해 음주운전을 했다
		나는 최근 1개월 동안 주변지인이 말려도 음주운전을 했다
		나는 최근 1개월 동안 한적한 도로에서는 음주운전 했다

본 연구에서는 실증 분석을 위하여 설문지에 의한 조사방법을 채택하였으며, 선행연구를 검토하여 다음 <표 2>에서 볼 수 있는 측정항목을 선정하였다. 본 연구에 사용된 설문지는 음주운전 행동에 대한 결정요인을 측정하기 위하여 응답자가 직접 응답을 기입하는 자기-기입식 설문지법(self-administered questionnaire)을 이용하였다. 각 설문문항은 선행연구 검토를 토대로 독립변수인 각 요인과 종속변수인 음주운전 행동과 관련된 항목으로 총 7개를 구성하였으며, 측정도구는 측정에 대한 신뢰도와 타당성의 확보를 위해서 구조화된 설문지법으로 ‘전혀 그렇지 않다’를 ‘1’, ‘매우 그렇다’를 ‘5’로 하는 단일균형리커트 5점 척도(single balanced 5point Likert scale)를 사용하였다.

IV. 분석결과 및 논의

1. 조사대상자의 일반적 특성

1) 표본의 인구통계적 특성

대학생의 음주운전 실태를 분석하기 위해서 무작위 표본추출한 조사대상자의 일반적 특성을 살펴보면, 여학생에 비해 남학생이 75.5%로 많았으며, 연령은 21-25살이 58.8%로 가장 높았고, 78.5%의 학생이 1종보통 면허가 있는 것으로 나타났고, 운전경력은 4년 미만이 72.6%로 나타났다.

<표 3> 조사대상자의 인구통계적 특성

단위: 명(%)

구분	일반적 특성	빈도
성 별	남학생	207(75.5)
	여학생	66(24.1)
	무응답	1(0.4)
연 령	20살 이하	83(30.3)
	21-25살	161(58.8)
	26-30살	26(9.5)
	30살 이상	2(0.7)
	무응답	2(0.7)
운전면허	2종 보통	28(10.2)
	1종 보통	215(78.5)
	1종 대형	13(4.7)
	기타	11(4.0)
	무응답	7(2.6)

<표 3> 조사대상자의 인구통계적 특성(계속)

단위: 명(%)

구분	일반적 특성	빈도
운전경력	1년 이하	82(29.9)
	2-3년	66(24.1)
	3-4년	51(18.6)
	4년 이상	72(26.3)
	무응답	3(1.1)
합계		274(100%)

2) 지난 1년 동안 음주운전 정도

지난 1년 동안 음주운전을 한 정도에 대한 질문 결과, 1회가 11.3%, 4회 이상이 10.9%, 2회가 10.6%, 3회 6.2% 순으로 나타났다. 이를 종합해 보면, 지난 1년 동안 음주운전을 한 대학생은 39%로 음주운전에 대한 대학생들의 위험성에 대한 교육과 인식 변화가 절실히 요구된다.

<표 4> 지난 1년 동안 음주운전 정도

음주운전 횟수	빈도(명, %)
없음	166(60.6)
1회	31(11.3)
2회	29(10.6)
3회	17(6.2)
4회 이상	30(10.9)
무응답	1(0.4)
합계	274(100.0)

3) 최근 3년 동안 음주운전 단속에 걸린 정도

최근 3년 동안 음주운전 단속에 걸린 정도에 대한 질문 결과, 1회 2.9%를 포함한 4.4%가 음주 단속에 적발되었다. 음주운전을 하는 정도에 비해 단속에 적발된 정도는 매우 낮은 편이며, 앞으로 더욱 강화된 음주단속의 실시와 더불어 음주운전에 대한 예방대책을 강구해 나가야 할 것이다.

<표 6> 최근 3년 동안 음주운전 단속에 걸린 정도

음주운전 단속 걸린 횟수	빈도(명, %)
없음	261(95.3)
1회	8(2.9)
2회	1(0.4)
3회	2(0.7)
4회 이상	1(0.4)
무응답	1(0.4)
합계	274(100.0)

2. 신뢰성 및 타당성 분석

본 연구에서는 설문조사 항목들의 구성개념 타당성 검증을 위해서 각 항목별로 확인적 요인분석을 하였다. 방식은 주성분분석법을 사용하였고, 요인행렬의 회전에는 직각회전방법 중에서 베리맥스(verimax) 회전방법의 결과에 근거하였다. 사회자본과 조직몰입 측정척도의 타당도와 신뢰도를 분석한 결과 <표 6>에 제시된 바와 같이, 전반적으로 모든 문항들의 해당척도에 대한 요인적재치가 0.57를 넘고 있으며, 신뢰도 분석결과 모든 척도들의 Cronbach's alpha계수가 0.75를 넘는 비교적 높은 신뢰도를 보이고 있다.²⁾ 그리고 변수들간의 상관관계가 다른 변수에 의해 설명되는 정도를 나타내주는 KMO값은 .911로 대체적으로 높게 나타났으며, 요인분석의 적합성 여부를 나타내는 Bartlett 구형성 검정치가 4468.751이고, 유의확률이 .000으로 나타나 요인분석의 사용이 적합하고 공통요인이 존재한다고 할 수 있다.

<표 6> 설문구성 및 조작적 정의

구분	요인	요인부하량	아이겐값	분산(%)	Cronbach's alpha
독립변수	음주운전태도	X1 .760 X2 .792 X3 .664 X4 .692 X5 .696 X6 .780	3.981	16.589	.877

2) 한 요인에 의해 설명되는 분산의 양을 의미하는 고유치가 1이상인 요인들을 택하였다. 요인적재량의 경우 일반적으로 요인적재치가 0.5 이상일 때, 유의한 변수로 간주되며, 0.6 이상이면 아주 중요한 변수로 본다. 척도의 신뢰성은 내적일관성법의 계수(Cronbach's alpha)값을 이용하여 분석하였다. 여기서 알파값은 0에서 1사이의 값을 가지며, 높을수록 바람직하다고 할 수 있다. 즉, 계수값이 높을수록 반복적인 측정에서 유사한 결과를 얻을 가능성이 크며, 전체변수를 하나의 척도로 종합하여 분석할 수 있다. 일반적으로 0.8~0.9 이상이면 상당히 신뢰할 수 있으며, 0.6~0.7이면 수용할 만한 것으로 여겨지고 있다(이학식·김영: 2002).

<표 6> 설문구성 및 조작적 정의(계속)

구분	요인	요인부하량	아이겐값	분산(%)	Cronbach's alpha
독립변수	주관적 규범	X7 .673 X8 .779 X9 .729 X10 .573	2.233	9.303	.752
독립변수	행동통제력 지각	X11 .804 X12 .863	2.096	8.734	.867
	음주운전의도	X13 .633 X14 .602 X15 .649 X16 .638	2.537	10.569	.840
	자기조절	X17 .657 X18 .826 X19 .787 X20 .771	3.006	12.523	.889
종속변수	음주운전	X21 .784 X22 .872 X23 .857 X24 .860	3.899	16.244	.933
KMO		.911			
Bartlett 구형성 검정치		4468.751			
유의확률		.000			

3. 음주운전에 영향을 미치는 요인과의 상관관계

음주운전과 결정요인을 측정하기 위한 변수들 간의 상관분석을 실시한 결과는 <표 7>과 같다.

응답결과를 살펴보면, 유의수준 .01에서 각 변수간의 상관관계가 유의미하게 나타났다. 하지만 이러한 상관관계 분석결과를 통해 음주운전과 결정요인의 관계에 대한 영향을 검증하기에는 설명력이 부족하다. 그것은 상관관계분석이 두 변수간의 변동의 연관성 정도만을 파악할 수 있으며, 두 변수간의 인과관계 및 독립변수의 영향력은 파악할 수 없기 때문이다. 또한, 상관관계분석의 결과는 변수들 간의 상호관련성을 통제하지 않은 상태에서 얻은 결과이므로 변수들 간의 관련성을 동시에 통제하는 회귀분석의 결과가 더 정확하다. 따라서 상관관계분석 결과는 참고자료로 삼고 회귀분석을 통해 음주운전에 대한 영향요인을 살펴보고자 한다.

<표 7> 상관계수

변수	음주운전	음주운전태도	주관적규범	행동통제력 지각	음주운전의도	자기조절
음주운전	1.000					
음주운전태도	-0.455*	1.000				
주관적 규범	0.382*	-0.336	1.000			
행동통제력 지각	-0.492*	0.418*	-0.321	1.000		
음주운전의도	0.633*	-0.581*	0.503*	-0.485*	1.000	
자기조절	-0.506*	0.606*	-0.418*	0.478*	-0.599*	1.000

※ *p<.000

4. 음주운전에 대하여 영향을 미치는 요인에 대한 분석

음주운전에 대한 영향요인 분석결과는 <표 8>과 같다. 다중공선성에는 문제가 없었으며,³⁾ “행동통제력지각” 요인(-.202)과 “음주운전의도” 요인(.420)은 유의수준 $P<.000$ 에서 음주운전 유의미한 영향을 미치는 것으로 나타났으며, 표본회귀식의 설명력은 44.9%로 분석되었다($F=43.796$).

<표 8> 음주운전에 영향을 미치는 요인

종속변수 : 음주운전

독립변수	비표준 회귀계수	표준오차	Beta	t값	유의확률
음주운전태도	-.052	.075	-.042	-.689	.491
주관적 규범	.050	.060	.045	.829	.408
행동통제력지각	-.147	.040	-.202	-3.686	.000
음주운전의도	.407	.064	.420	6.380	.000
자기조절	-.122	.069	-.114	-1.766	.079
F값	43.796				
R2(수정된R2)	.459(.449)				

V. 결론

최근 경찰청의 통계자료(2009)에 의하면, 최근 5년간 교통사망사고는 8.5%가 감소하였으나, 음주운전 사망자는 '09년 959명으로서 '05년 910명 대비 5.4% 증가한 것으로 나타났으며, 2009년 음주교통사고 중 인피사고로 인한 사회적 손실비용 추정액이 총 7,100억원으로서 전체 교통사고 손실비용 중

3) 공선성 판단을 위한 일반적인 기준은 공차한계 0.1이하, VIF는 10 이상이다. 즉, 공차한계가 0.1이하거나 VIF가 10 이상이면 다공선성의 문제가 있다(김호정·허전, 2004). 그러나 위의 표에 의하면 공차한계와 VIF는 0.1보다 크고 10보다 작으므로 공선성의 문제는 없다고 하겠다.

14.3%를 차지하고 있어 심각한 사회문제이다.

본 연구에서는 그동안 선행연구가 부족한 영역인 우리나라 대학생의 음주운전에 대한 영향요인에 대하여 살펴보았다.

먼저 본 연구에서 나타난 대학생들의 음주운전에 대한 분석결과를 요약하면 다음과 같다. 먼저 대구경북 대학생 운전자를 대상으로 지난 1년 동안 음주운전을 한 경험에 대하여 질문한 결과, 4회 이상이 전체 응답자의 10.9%, 1회 11.3%, 2회 10.6%, 3회 6.2%로 나타났다. 그리고 최근 3년 동안 음주운전 단속에 걸린 정도에 대한 질문 결과, 1회 2.9%를 포함한 4.4%가 음주 단속에 적발되어 음주운전이 이루어지는 것에 비해 단속된 정도는 매우 낮았으며, 음주운전이 이루어지지 않도록 사전 예방 교육 및 관리 방안이 절실히 요구되며, 추후 인적·물적 재산에 대한 피해가 늘지 않도록 적발 시 엄중한 처벌이 요구된다.

본 연구에서 나타난 대학생들의 음주운전에 대한 영향요인으로 음주운전태도, 주관적 규범, 행동통제력 지각, 음주운전 의도, 자기조절이 상관관계 분석에서 상호관련이 있는 것으로 나타났지만 ($P<.000$), 회귀분석을 통한 영향력 관계에 대한 결과에서는 “음주운전의도” 요인(.420), “행동통제력 지각” 요인(-.202)이 유의수준 $P<.000$ 에서 대학생들이 음주운전에 대해 영향을 미치는 요인으로 나타났다.

이러한 결과는 대학생들에 해당되는 20대의 음주운전으로 인한 교통사고 발생 수 대비 사망자 수의 비중이 큰 이유에서 찾아 볼 수 있는데, 다른 연령층에 비해 자신의 운전실력을 과신하려는 성향이 크고 법 준수에 대한 중요성이 상대적으로 떨어지는 것이 원인으로 생각된다.

앞으로 이들 연령층에 대한 개별화된 교육 및 예방 프로그램을 통해 사회의 한 구성원으로서 공동체의 가치와 사회적 역할 및 책임감을 고취시키고 특히 사회적 유대관계 속에서 자신의 음주운전 행위에 대한 책임성을 자각하게 하여 스스로 자신의 행동에 대한 통제력을 길러주는 것이 무엇보다도 중요하다고 볼 수 있다.

본 연구에서 나타난 대학생들의 음주운전에 영향을 미치는 요인에 대한 분석을 근거로 하여 다음과 같은 정책적 대안을 제시하고자 한다.

첫째, 대학생들에 대한 적극적인 음주운전 방지 교육과 홍보이다.

최근 이루어지고 있는 안전문화운동 등에 의한 교통안전교육은 단기적으로 행하는 절주정책이 아닌 청소년과 대학생을 위한 음주운전 예방정책이 이루어질 필요가 있으며, 교육과 홍보가 적절히 이루어져 상호보완적이고 지속적인 교육이 청소년시기부터 이루어져야 할 것이다.

음주운전의 최종적인 책임은 운전자 자신의 자율과 양심이라고 할 수 있다. 사회의 일원이 되기 시작할 때부터 지속적으로 음주운전의 위험성에 대한 인식형성이 되어 이를 계속 유지할 수 있도록 강화시켜 나가야 한다. 즉, 유아기부터 생애교육을 체계적으로 실시하는 것이 필요한데, 유아원, 유치원, 초·중·고등학교 교육과정에 교통안전 교육프로그램을 실시하고, 음주운전의 위험성에 대한 교육을 지속적으로 실시하여 본인뿐만 아니라 사회전체 분위기 조성 및 타인의 음주운전행위에 대한 제지능력

도 강화할 필요가 있다.

둘째, 음주운전자에 대한 교육프로그램 개발 및 시행이다. 음주운전을 방지하기 위해서는 문제성 있는 운전자들의 운전태도나 음주행동 등을 개선할 필요성이 있다.

음주운전자에 대한 교육 프로그램의 경우, 미국은 알코올과 약물남용에 초점을 두고 교육을 실시하는데 참가자가 자신이 알코올 문제를 자각하게 하고 음주운전에 대한 책임을 지게 하여 음주운전자들로 하여금 태도 및 행동에 변화를 일으키는 것을 목적으로 하고 있다. 캐나다의 경우 대표적인 운영 프로그램으로 Planning Ahead와 The DWI(Driving Without Impairment) Program이 있다. Planning Ahead는 하루 일정의 워크숍으로 법, 음주운전, 알코올 사용, 면허 재취득에 대한 정보를 제공하고 참가자 스스로 음주운전 관련 평가를 실시함으로써 이후 음주운전을 피할 수 있는 방법에 대한 자료를 제공받게 된다. 이 프로그램의 목적은 참가자들의 음주와 관련된 건강한 생활양식에 대한 의식을 개선하고, 운전과 관련하여 알코올의 건강하고 책임있는 사용을 증진시키는 것이다.

The DWI Program은 총 8주 동안 음주운전의 영향에 대한 정보를 제공하고 사람들이 음주운전을 하는 이유를 교육하며, 음주와 운전 둘 중 하나만 선택하게끔 유도한다(도로교통공단, 2009: 46-47).

우리나라의 경우 현재 음주운전자는 적발 횟수에 상관없이 면허정지처분은 4시간, 면허취소처분은 6시간의 교통소양교육을 받고 있으며, 2011년 1월 경찰청은 음주운전으로 적발된 횟수에 따라 교통안전교육을 더 많이 받게 하는 방안을 추진하기로 했는데, 추진안에 따르면 음주운전으로 걸린 운전자는 1회 적발시 6시간, 2회 8시간, 3회 이상 16시간 등 적발 횟수에 따라 시간이 늘어난 안전교육을 받아야 면허를 재취득할 수 있다.

경찰청은 특히 3회 이상 운전자에게 해당하는 16시간의 교육시간 가운데 12시간을 운전자의 음주습관을 바꿀 수 있도록 12명씩 그룹을 지어 전문가에게 상담을 받게 하는 프로그램을 계획하고 있다.

우리나라의 음주에 대한 잘못된 문화와 허용적인 태도에 대한 올바른 교육이 이루어 질 수 있도록 프로그램을 구성하는 요소 개발과 운영에 있어 좀 더 세심한 노력을 기울여야 할 것이다.

참고문헌

- 교통과학연구원. 2008. 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구(Ⅰ).
 김호정·허전. 2004. 한글 SPSS 10.0 통계분석 및 해설. 서울: 삼영사.
 도로교통공단. 2010. 09.도로교통 사고비용의 추계와 평가.
 도로교통공단. 2009. 음주운전의 심리사회적 결정요인과 대책 연구.
 도로교통공단. 2010. 신호등 4월호.
 박기범. 2005. 현행 음주운전 규제정책의 문제점과 그 개선 방안. 한국치안행정논집. 2(2): 203-228.
 박동균·박은미. 2010 a. 음주운전 실태 및 유발요인에 관한 연구. 한국치안행정학회. 7(1): 1-17.

- 박동균 · 박은미. 2010 b. 음주동기가 음주운전 행동에 미치는 영향. 치안정책연구 24(2): 263-288.
- 박상호. 2007. 음주운전에 영향을 미치는 요인 탐색. 도로교통안전관리공단 연구논문집. 337-371.
- 보건복지가족부 · 질병관리본부. 2009. 2008 국민건강통계. 국민건강영양조사.
- 이상두. 1991. 교통사고조사 실무편람.
- 이상민. 2008. 특집칼럼 : 음주운전의 심각성 및 음주운전치사상죄 도입의 의미. 손해보험협회.
- 이학식 · 김영. 2002. 초급자를 위한 한글 SPSS 10.0 가이드. 서울: 범문사.
- 이현주. 2005. 음주운전자의 음주정도, 귀인성향 및 동기가 음주문제행동에 미치는 영향. 교통안전연구 논문집. 24: 35-51.
- 채규만 · 류명은. 2002. 성격, 인지, 사회적 환경 및 음주행동과 음주운전간의 관계. 한국심리학회지. 21(4): 763-789.
- 최광순. 1993. 음주운전과 교통사고. 인하대학교 법정대학보. 12: 98-109.
- 최상진 외. 2001. 음주운전에 영향을 미치는 인지적 및 사회 · 문화적 요인탐색. 교통안전연구논문집 19: 59-77.
- 하삼중. 2009. 경찰의 음주운전 예방대책에 관한 연구. 중앙대학교 행정대학원.
- 한덕웅 · 이민규. 2001. 계획된 행동이론에 의한 음주운전 행동의 설명. 한국심리학회지: 사회 및 성격. 15(2): 141-158.
- Ajzen, I., & Fishbein, M. 1975. *Understanding Attitudes and Predicting Social Behaviour*. New Jersey; Prentice-Hall.
- Ajzen, I. & Fishbein, M. 1980. *Understanding Attitudes and Predicting on Motivation*. 38: 237-288.
- Ajzen, I. 1985. *From Intention to Actions: A Theory of Planned Behaviour*.
- Berger, D. E., & Marelich, W. D., Legal and Social Control of Alcohol-Impaired Driving in California: 1983-1994. *Journal of Study Alcohol*. 58(5): 518-523.
- Halverson G. 1970. *Stop the Drunk Driver*. The Christian Science Publishing Society.
- 경찰청. 2009. 내부통계자료. 사이버경찰청(<http://www.police.go.kr>).
- 국가법령정보센터(<http://www.law.go.kr>). 검색: 도로교통법.
- 일간스포츠. 2010. 7. 5. “음주운전 시작도 하지마” 음주감지기 부착의무화.
- 조선닷컴. 2010.07.05. LA카운티, 상습음주자 운전차단장치.
- 한국대학생알코올문제예방협회. <http://www.bacchus.or.kr>.
- weekly경향. 2010.06.02. “캠퍼스 음주사고 학칙으로 예방을”

행정학박사 학위를 취득하였으며(1996. 2), 현재는 대구한의대학교 경찰행정학과 부교수로 재직 중이다. 주요 연구 및 관심분야는 경찰행정, 위기관리, 민간경비 분야이며, 현재 한국치안행정학회 회장을 맡고 있다. 최근에 발표한 논문으로는 “한국 위기관리 시스템의 효율화 방안(2008)”, “CCTV에 대한 대학생들의 인식분석과 캠퍼스에서의 활용방안(2006)” 등이 있고, 저서로는 지방자치단체의 재난대응론(2009, 공저, 대영문화사), 경찰학개론(2007 공저, 대영문화사) 등이 있다(police@dhu.ac.kr).

李幸俊: 현재 동국대학교 대학원 박사수료, 한국행정연구원 위촉연구원으로 활동 중이다(cleanscent@naver.com).

투 고 일: 2011년 03월 07일

수 정 일: 2011년 03월 23일

게재확정일: 2011년 04월 01일

Analysis of Influencing Factors on Collegian' Consciousness of the Drunken Driving

Dong Kyun Park, Haeng Jun Lee

This study analysed the influencing factors on collegian' consciousness of the drunken driving. The influencing factors on collegian' consciousness of the drunken driving of the total variance regression analysis(R^2) is shown as 44.9 percent, F value 43.796, significant regression equation is high($p < .000$). Also "drunken driving purpose(.420)", "perceived behavioral control(-.202)" is found to have statistically significant. These results can be found in a large proportion of driving fatalities compare to the number of traffic accidents caused by the 20s'—who are university students— drunken driving. That is because the 20s have a tendency to overestimate their driving skills, and they are unaware of importance of legal compliance. For this age group, individualized education and prevention programs are needed to encourage the society's values, social roles and responsibilities as a member of the community. Especially, raising their control over their behavior by be aware of responsibility for drunken driving. is the most important thing.

Key words: drunken driving, drinking culture, traffic accidents